Sri M. V. RAMA RAO.—I did not obstruct, Sir, but I only suggested that it may be made available only on the proper occasion.

Mr. SPEAKER.—Anyhow, you will find it in the proceeding that will be printed.

Brake Inspection.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR (T. Narsipur).—I beg to move:

"That the demand under the head "12 Charges on account of Motor Vehicles Acts" for Rs. 2,75,000 be reduced by Rs. 100 in order to raise a discussion on the working of Brake Inspection."

Sir, buses and lorries are brought every year for brake inspection at each District Headquarters. In the Budget I find a provision for the salary of the Brake Inspectors and I believe I am right if I say that there are seven in the State, one for each District and sometimes two for every District.

Sir, in each District I believe there may be about 200 buses and some hundreds of lorries. The brake inspections do not seem to be conducted properly. We are hearing a number of accidents. I do not know whether the officers in charge will be in a position to really test whether these vehicles brought for examination are fit at all. In the brake inspections we are told that several things need looking into. One is the general condition and the condition of the brakes in particular. We have seen on the roads a number of vehicles which are supposed to be in good condition but which have no brakes. I do not know how these vehicles are certified as having good brakes. The Brake Inspector has a very heavy responsibility. His certificate automatically means the safety of the lives of veral passengers in the buses. There are very many rickety buses on the roads today and I am wondering how these inspections are carried out. These Inspectors are not technical mer. Buses and lorries have to be really checked well. My idea in sending this cut motion is to see whether these inspections are properly done. Many people say,—I do not say, I have no evidence to say,—that in these inspections it is the mamool that plays the part. I have no evidence to prove that. I am only reflecting or communicating what others say: It is up to the Government to verify whether it is so or not. The inspecting officers are not well qualified. Neither mechanical Engineering graduates nor experienced officers are posted to these very important posts. I urge on the Government to see whether any improvement is necessary. I believe it is necessary. I wish that these inspections are real instead of being simply formal. That is all.

Mr. SPEAKER.—Cut motion moved:

"That the demand be reduced by Rs. 100."

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ (ಹುಣಸೂರು).—ಸ್ವಾಮೀ, ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸ ಐಯ್ಯಂಗಾರ್ಯರು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಅವರು ಹೇಳಿದು ದರ ಜೊತೆಗೆ ಸೇರಿಸುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಟ ಮಾಡುವುದು ಜಾಸ್ತಿ. ಏಕೆಂದರೆ, ನಮ್ಮ ಊರು ಕಡೆಯಿಂದ ಮೈಸೂರಿಗೆ ರೈಲು ಇಲ್ಲ, ಶ್ರೀ ಶ್ರೀನಿವಾಸಯ್ಯಂಗಾರ್ಯರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕುಳಿತರೆ ಮೈಸೂರು ತಲುಪುತ್ತೇವೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬ ಗಾಬರಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನನ್ನದೇ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಾಂತ. ಒಂದು ಬಾರಿ ಮೈಸೂರು ಕಡೆಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಮಗುಚಿಕೊಂಡು ದೈವವಶಾತ್ ಬದುಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರುಗಳಲ್ಲಿ ಇಂಥ ದಿನ ಇಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಒಂದು ನೋಟೀಸ್ ಹೊರಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ನಾವು ನರ್ಮೆ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಹಬ್ಬದ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಶೃಂಗಾರ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೊಸ ಬಟ್ಟೆಹಾಕಿಕೊಂಡು ಮನೆಗಳನ್ನು ಸಾರಿಸಿ ಚೊಕ್ಕಟವಾಗಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಈ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳು ಆ ದಿನ ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿ, ಅವುಗಳು ಹೊಸ ರೂಪ ತಾಳುವಂತೆ ಮಾಡಿ, ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿಯಾದರೂ ಬ್ರೇಕ್ ಸರಿಯಾಗಿರುವಂತೆ ಮಾಡಿ, ಅವುಗಳಿಗೆ ಕನ್ನಡಿಯೊಂದನ್ನು ಏರಿಸಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕಾಣುಲು ಎಷ್ಟು ಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ನನ್ನ ಮಿತ್ರರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ, ಈ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಹಲವರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳ defects ಕಂಡುಹಿಡಿಯತಕ್ಕ ಶಕ್ತಿ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಒಂದು ಮೈದಾನದಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್‌ಗಳೆಲ್ಲವೂ ಸಾಲಾಗಿ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ. ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಷನ್ ನಡೆಸುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಸ್ ಒಂದರಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು ಅದನ್ನು ಒಂದು round ಹೊರಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಡ್ರೈವರು

(ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್.)

ಈ ನಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯಿಂದ ಬಸ್ಸು ಗಳನ್ನು ನಡೆಸಿ ಎರಡು-ಮೂರು ನಿಮಿಷಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು round ಹೊಡೆದು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅನಂತರ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಷನ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು 'All right, your bus is all right' ಎಂಬುದಾಗಿ ಸರ್ಟಿಫೈ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. Certain things will have to be simply taken for granted. We cannot substantiate that.

ಈ ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ನಂಬಿಕೆ ಕೊಡುವುದನ್ನು ಮಾತ್ರ ನನಗೆ ಒಟು ಮಾಡಲು ಇಷ್ಟವಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ, ನಂಬಿಕೆಯಿಲ್ಲದೆ ಅವರು ಈ ಕೆಲಸ ನಿರ್ವಹಿಸ ಬಹುದು. ಅವರಿಗೆ ಮೇಲಿನ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಆ ರೀತಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಒಂದುವೇಳೆ ತಾವು ಹೀಗಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ, ಇದು ಉತ್ಪ್ರೇಕ್ಷೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈ ಬಸ್‌ಗಳ ಬ್ರೇಕ್ ಸ್ಥಿತಿ ಹದಗೆಟ್ಟಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂಬುದನ್ನು ತಾವೇ ಯೋಚಿಸಬೇಕು. ನರಿಯಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿಲ್ಲದ ಬಸು ಗಳನ್ನು condemn ಮಾಡಬೇಕು, ಅವುಗಳ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ರದ್ದುಗೊಳಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಕಾನೂನಿನಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಅದನ್ನು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕಟ್ಟು ನಿಟ್ಟಾಗಿ ಪರಿಪಾಲಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ನಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಸ್ವಂತ ಅನುಭವದ ಮತ್ತೊಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಒಂದು ಬಾರಿ ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ ಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದೆ. ಎದುರಿಗೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ನಾನು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಕಡೆ ದಿಣ್ಣೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿತ್ತು. ಬಸ್ ಡ್ರೈವರ್ ನಿಧಾನವಾಗಿ ದಿಣ್ಣೆ ಇಳಿದು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾನೆ. ಇಳಿದು ಬರುವಾಗ ಅದರ ಬ್ರೇಕ್ ಸರಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದೇ ನಾನು ಭಾವಿಸಿದ್ದೆ. ಹಾಗೆ ಭಾವಿಸಿಕೊಂಡು ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದೆ. ಅದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹುಲ್ಲುಗಾಡಿಯೊಂದು ದಿಣ್ಣೆಯ ಕಡೆಯಿಂದ ಇಳಿದು ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಆ ಬಸ್ ನನ್ನ ಕಡೆಗೇ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಹತ್ತಿರ ಬಂದಾಗ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾನೆ ಎಂದುಕೊಂಡು ನಾನು ಮುಂದೆ ಸಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಅದು ನಿಧಾನವಾಗುವ ಸುಳಿವೇ ಕಾಣಲಿಲ್ಲ. ಆಗ ಇನ್ನೊಂದು ನಿಮಿಷ ತಡವಾಗಿದ್ದರೆ ನಾನು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಿ ಪ್ರಾಣ ನೀಗಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹಠಾತ್ತನೆ ರಸ್ತೆ ಬಿಟ್ಟು ಹಳ್ಳದ ಕಡೆಗೆ ನಾನು ಮೋಟಾರು ಸೈಕಲ್ ತಿರುಗಿಸಿಕೊಂಡು accident ನಿಂದ ಪಾರಾದೆ. ಆಮೇಲೆ ಹುಣಸೂರಿಗೆ ಹೋಗಿ ವಿಚಾರಿಸಿದ್ದರಲ್ಲಿ ಆ ಬಸಿನ ಬ್ರೇಕ್ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿ ಮಾಡಿ ಸಾಕಾಗಿ ಕೊನೆಗೆ ಬ್ರೇಕ್ ಇಲ್ಲದೆ ಬಸ್ ಬಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾ ಇದ್ದನೆಂದು ತಿಳಿದು ಬಂತು. ಬಸ್ಸು ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಸಾವಿರಾರು ಜನರ ಪ್ರಾಣ ರಕ್ಷಣೆ ಮುಖ್ಯವಾದುದೇ ಹೊರತು ಈ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರ ಲಾಭ ಮುಖ್ಯವಲ್ಲವೆಂಬುದನ್ನು ಮನಗೊಂಡು, ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಅಂಶವನ್ನು ತೀವ್ರ ಆಲೋಚನೆಮಾಡಿ, ಈ ಬಸ್‌ಗಳು ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿರಲು ಕಾನೂನಿಗನುಸಾರವಾಗಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ವಿನಂತಿಯ ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮತ್ತು ಈ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರುಗಳ Tax ಕಟ್ಟುವುದು ಸಹ ನಿಧಾನ, ಹಾಗೆ ಕಟ್ಟದೇ ಎಷ್ಟೋ ಬಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಲಾರಿಗಳು ಓಡಾಟ ಮಾಡುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನೂ ಸಹ ಗಮನಿಸಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಸ್. ಬೋರಣ್ಣಗೌಡ (ಬೇಲೂರು).—ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಮಾನ್ಯ ಮಿತ್ರರು ಹೇಳಬೇ ಇರತಕ್ಕ ಒಂದೆರಡು ಅಂಶಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸುತ್ತೇನೆ. ಕೆಲವು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಮೂರು ತಿಂಗಳಿಗೊಂದು ಸಾರಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಆರು ತಿಂಗಳಾದರೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟದೇ ಇರತಕ್ಕ ನನ್ನಿವೇಶಗಳು ಅನೇಕವಾಗಿವೆ. ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರ ಪ್ರೀತಿಗೆ ಪಾತ್ರರಾಗಿ ಒಂದು ವರ್ಷದವರೆಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟದೇ ಇರತಕ್ಕ ನನ್ನಿವೇಶಗಳಿವೆ. ಯಾಕೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿಲ್ಲ, ಇಂಥವರಿಗೆ ಏಕೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರೆಂದು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಶ್ನಿಸಿದರೆ ಅವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟು ಓಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನಿಜಾಂಶ ಬೇರೆ. ಈ ರೀತಿ ಕೆಲವು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಆದಾಯವನ್ನೂ ಯೋಚಿಸದೆ, ಕೆಲವು ನರಿಯಾಗಿಲ್ಲದಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಲೈನ್‌ಮೆಲೆ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಆದಾಯಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ತಟ್ಟಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ನಿರ್ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯ ಮನೋಭಾವ ತಾಳಿ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ತನಿಖೆಮಾಡಿ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತಕ್ಷಣ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಟಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬಾರದು.

ಇದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಯಾರು ಓಡಿಸಬೇಕೋ ಅವರು ಓಡಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ಹೆಸರಿಗೆ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿ ಅಥವಾ ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿದ್ದು ಬೇರೆಯವರು ಅದನ್ನು ರೂಢಿಸಿಕೊಂಡು ತಿಂಗಳಿಗೆ 200—300—400 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯ ಸಂಪಾದಿಸುತ್ತಿರುವ ನಿದರ್ಶನಗಳಿವೆ. ಅಂಥವರು ಈ ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ಇದ್ದರೂ ಇರಬಹುದು. ಅದರಲ್ಲಿ ಆಶ್ಚರ್ಯವಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ತಾವೇ ಖುದ್ದಾಗಿ ಬಸ್ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅಂಥವರಿಗೇಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ? ಈ ರೀತಿ ತಮ್ಮ ಸ್ವಭಾವದ ಶಕ್ತಿಯಿಂದ ಬಸ್ ಲೈನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬೇರೊಬ್ಬರ ಮೂಲಕ ಬಸ್ ನಡೆಸಿ ಜೀವನ ಮಾಡುವುದು ಎಂತಹ ಜೀವನ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚಿಸಬೇಕು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪಟ್ಟಿಯೊಂದನ್ನು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರಿಂದ ತರಿಸಿ ನೋಡಿ ಎಂಬುದಾಗಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಹಲವು ಬಾರಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

Mr. SPEAKER—I think these points will do. One minute more.

Sri M. RAJASEKHARA MURTHY (Yelandur).—I oppose the cut motion moved by my friend Sri S. Srinivasa Iyengar. (*Hear, hear*) (*A Voice*: You are a bus-owner!) He raised two or three points. One was that on account of the carelessness of the brake inspectors vehicles met with accident. It is not so. Spare parts relating to brakes are purely rubber parts. These rubber parts are not being imported from foreign countries. They are country-made. The bus owners are

using these products and so brakes fail very often.

Another reason why accidents occur is this. In 1946-47 about 350 buses were running. In 1953-54 there are about 1,200 buses running on the route. On account of unfair competition and indiscriminate issue of bus permits, bus accidents are very common now-a-days.

Again Sri Srinivasa Iyengar raised the point that Brake Inspectors are not trained men. But it is not correct. Brake Inspectors are trained in the automobile engineering and there are a number of experienced Inspectors.

Sri Devaraj Urs said that the buses are very rickety and that old buses are being run and new buses are not purchased by the vehicle-owners. It is a fact that Government have resorted to nationalisation and therefore there is no sense of security in the minds of bus-owners. Will it be possible for anyone to invest a huge amount when there is the question of nationalisation? If the Government give definite security to the private operators that they are not going to nationalise, then the bus-owners are prepared to invest Rs. 20,000 to Rs. 35,000 and purchase new buses. When such is the case, it does not seem proper to make allegations on the bus-owners.

Another observation made by Sri Srinivasa Iyengar is that the Bus Inspectors accept *mamool*. It is the same as saying that the bus-owners pay *mamool*. That is incorrect. Bus-owners are not paying *mamool*. It is a baseless allegation. I oppose the cut motion for the above reasons.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ (ಸಾಗರ-ಹೊಸನಗರ):—ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಶ್ರೀನಿವಾಸ ಐಯ್ಯಂಗಾರ್ಯರು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸಿರತಕ್ಕ ಖೋತಾ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಮರ್ಥಿಸುತ್ತಾ, ಒಂದೆರಡು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಲು ಇಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಶ್ರೀವಾರ್ ರಾಜಶೇಖರಮೂರ್ತಿಗಳು ವ್ಯಕ್ತ ಪಡಿಸಿದ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಸತ್ಯಾಂಶಕ್ಕೆ ದೂರವಾಗಿವೆಯೆಂದು ಹೇಳದೇ ವಿಧಿ ಇಲ್ಲ. ಇದರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಮಾತ್ರವೇ ಕಾರಣರಲ್ಲ. ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಇರತಕ್ಕವರೂ ಕಾರಣರು. ಇವರು ಈ ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರಿಗೆ ಸಲಾಂ ಹೊಡೆಯುವುದರಿಂದ ಹಿಡಿದು ಹಣ ಕೊಡುವವರೆಗೆ, ಕೈಕಾಲು ಕಟ್ಟಿ ಕೊಳ್ಳುವವರಿಗೆ—ಇದೊಂದೇ ನನ್ನ ಜೀವನೋಪಾಯ ಮಾರ್ಗ, ನನ್ನ ಹೊಟ್ಟೆಯಮೇಲೆ ಹೊಡೆಯಬೇಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವುದು ಅನೇಕರಿಗೆ ವೇದ್ಯವಾಗಿದೆ. ನನಗೇನೂ ಈ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರನ್ನು ದೂರ ಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಜನತೆ ಈ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಆ ಜನತೆಯ ಪ್ರಾಣ ರಕ್ಷಣೆ ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿರಲು ನಿಷ್ಠೂರವಾಗಿ, ನಿರ್ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯವಾಗಿ ಇವುಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷಿಸಬೇಕೆಂಬುದು ಈ ಖೋತಾ ನಿರ್ಣಯದ ಉದ್ದೇಶವೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

2 P.M.

ನಡೆಯುವವರು ಎಲ್ಲರೂ ಎಡವಿಯೇ ಎಡವುತ್ತಾರೆ. Accidents ಆಗುವುದೆಲ್ಲಾ ಅದಕ್ಕೇ ಎಂದು attribute ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳ, ರೈಲುಗಳ, ವಿಮಾನಗಳ accidents ಆಗುತ್ತವೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನು ಈಗ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ? ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನೋಡಬಹುದು. ಅವು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂಥವುಗಳನ್ನೂ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅದು ಹಾಗೂ ಹೀಗೂ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಇಲ್ಲಿಂದ ಹೊರಟಿತು ಎಂದರೆ ತನ್ನ 40 ಮೈಲ ದೂರ ತಲುಪಬೇಕಾದರೆ ಸಂಜೆಯೋ ಬೆಳಿಗಿನ ಜಾವವೋ ಆಗಿರುತ್ತದೆ, ಅಂತೂ ಹೋಗುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತದೆ. ನನಗೆ ಅಂತಹವರ ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕೆ ಕಲ್ಲುಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಉದ್ದೇಶ ಇಲ್ಲ. ಅಂಥವುಗಳನ್ನು ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೂ ಕಂಡೆಮ್ ಮಾಡಿ ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಜನತೆಗೆ ಸೌಕರ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ನಿಣ್ಣ ಉದಾಹರಣೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದರೆ, ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಒಂದು ಘಟನೆ ನಡೆಯಿತು. ಸಾಗರದಿಂದ ಒಂದು ಲಾರಿ ಹೊರಟಿತು. ಹೊಸ ಪೇಟೆಯ ಹತ್ತಿರ ಅದು ದಿಣ್ಣೆಯನ್ನು ಹತ್ತುತ್ತಿದ್ದಾಗ ಇದ್ದಕ್ಕಿದ್ದಹಾಗೆ ಹಿಂದೆಹಿಂದಕ್ಕೆ ಬಂದು ಉರುಳಿ ಬಿಟ್ಟಿತು. ಅದರ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಒಬ್ಬರು ಮೃತಿ ಹೊಂದಿದರು. ಆದ್ದರಿಂದ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದರೆ ಬ್ರೇಕು ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲದೇ ಇದ್ದುದರಿಂದ ಆ ಘಟನೆ ನಡೆಯಿತು, ಇಲ್ಲದೇ ಇದ್ದರೆ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇರಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. Accidents ಈಗಲೂ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲವೇ, ಪ್ರತಿದಿವಸವೂ ಸತ್ತುಹೋಗುತ್ತಾರೆಯೇ, ಎಂದರೆ ಆ ರೀತಿ ಅಲ್ಲ. ಒಂದು ದಿವಸ ಸತ್ತರೂ ಸಾಕು. ಒಂದು ಪ್ರಾಣಕ್ಕೆ —ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾರಾಟ ಮಾಡಿದರೂ ಬೆಲೆ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಪ್ರಾಣ ನೃಷ್ಟಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾನು ಹೇಳುವುದು ಮಾಲೀಕರು ಅಥವಾ ಬ್ರೇಕ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರಮೇಲೆ ಅಲ್ಲ. ಇದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶ. ಇದನ್ನು ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೇ ನೋಡಿ ಸರಿಯಾದ ಬಸ್ಸು ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

Sri S. SRINIVASA IYENGAR.—I seek leave to withdraw this cut motion.

The cut motion was, by leave, withdrawn.

Mr. SPEAKER.—The question is:

"That a sum not exceeding Rs. 2,75,000 be granted to the

(MR. SPEAKER.)

Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1955 in respect of 'Charges on account of Motor Vehicles Acts'."

The Motion was adopted.

DEMAND No. 7—OTHER TAXES AND DUTIES.

13. OTHER TAXES AND DUTIES.

Mr. SPEAKER.—Motion moved:

"That a sum not exceeding Rs. 9,15,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1955 in respect of 'Other Taxes and Duties'."

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಾದಯ್ಯ—(ನಂಜನಗೂಡು—ಅನುಸೂಚಿತ ಜಾತಿಗಳು).—ಅಧ್ಯಕ್ಷರಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದಿನ ಕಟ್‌ಮೋಷನ್ನಿಗೆ ಮಿನಿಸ್ಟರು ಜವಾಬು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರಲಿಲ್ಲ. ಸದಸ್ಯರು ಏನು observe ಮಾಡಿದರೋ ಅದರ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಉತ್ತರ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಆದಕ್ಕೆ ಆಯಾ ಮಿನಿಸ್ಟರಿಗೆ ಜವಾಬು ಕೊಡಲು ಅವಕಾಶವಿರುವಂತೆ ಮುಂದಿನ ಕಟ್‌ಮೋಷನ್‌ಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—It lies with the Hon'ble Members. They must come to an understanding and inform me.

Legislation to hand over the Collection of Entertainment Tax to Local Bodies.

Sri R. ANANTARAMAN (Chamarajapet).—Sir, I beg to move;

"That the demand under the head '13. Other Taxes and Duties' for Rs. 9,15,000 be reduced by Rs. 100 to raise a discussion on the failure of the Government to enact suitable legislation to hand over the collection of the entertainment tax to the local bodies."

Sir, Government is the agent in collecting the entertainment taxes on behalf of the municipalities and after deducting about 10 to 12 per cent of the collection charges, the rest of the money will be handed over to the municipalities. That is the usual pratice now prevailing. Sir, during the discussions in connection with the Inam Abolition Bill, many of our friends began to condemn the intermediaries. They said, inamdars who are intermediaries or agents should not exist. When we have condemned these agents and provided for their abolition, I do not know why the same rule should not be applicable in the case of Government acting as intermediaries.

A MEMBER.—Abolish Government?

Sri R. ANANTARAMAN.—I do not want that Government should be abolished. But let the Government take it into its head that the power to collect the above taxes should be handed over to the municipalities. Sir, there is so much of leakage in the collection of this entertainment tax. For example, in the Corporation area there are about 40 cinema theatres both in the City and Civil Station. The total collection would not exceed four lakhs per year. Every year there will be some tournament or international wrestling tournament, etc. During the last wrestling tournament, as some of our friends have already brought to the notice of the Hon'ble Minister, the Entertainment Tax was not at all collected. The contractor was allowing people to go in even without buying tickets. When this matter was brought to the notice of the Minister, it was assured that such malpractices would not be allowed; but, as a matter of fact, they did continue and the Corporation lost to the extent of nearly 10 to 15 thousand rupees. Even in the cinema theatres, if you happen to go, in many cases you do not find stamps affixed on the cinema tickets at all and such things do prevail. I am sure on account of these leakages, the Corporation loses nearly about 1 to 2 lakhs every year. The Deputy Commissioner is the person who is directly supervising this collection of the tax. He has got a small establishment of one head clerk and one or two persons who collect